

**Gemeinsame Sitzung am 27.02.2013 der  
Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen zum  
Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025  
(1. Regionalkonferenz Bremen – Mitte)**

Beginn:                      Ende:                      Ort:  
19:00 Uhr                      21:00 Uhr                      Arbeitnehmerkammer Bremen

**Anwesend waren**

**vom Beirat Mitte:**

B90/Die Grünen:  
Michael RÜPPEL  
Henrike MÜLLER  
Joachim MUSCH  
Jürgen SCHIERHOLZ  
SPD:  
Jan CASSALETTE  
Birgit OLBRICH  
Monika STEINHAEUER  
CDU:  
Viola MULL  
Dirk PAULMANN  
Piratenpartei:  
Siegfried WEGNER-KÄRSTEN

**vom Beirat Östliche Vorstadt:**

B90/Die Grünen:  
Rainer STADTWALD  
Steffen EILERS  
Silke LADEWIG  
SPD:  
Alexia SIELING  
Andreas MACKEBEN  
Daniel DE OLANO  
CDU:  
Peter KADACH  
Michael JONITZ  
Die Linke:  
Birgit MENZ  
Herbert LESSING

**vom Beirat Schwachhausen:**

**Ortsamt Mitte/ÖV:**

Robert BÜCKING (OA-Leiter /Moderation)  
Fritz ARNDT (Protokoll)

**Ortsamt Schwachhausen/Vahr:**

Dr. Karin MATHES (OA-Leiterin)

**Referenten:**

Klaus SCHÄFER-BREEDE (Büro für Verkehrsökologie -BVÖ, Bremen)  
Sebastian SCHRÖDER (Planersocietät, Dortmund)  
Theo JANSSEN (Ingenieurgruppe IVV, Aachen/Berlin)

**1. Begrüßung:**

Die Ortsamtsleiterin des Orsamttes Schwachhausen/Vahr, Frau Dr. Karin Mathes, begrüßte die Anwesenden.

**2. Vorträge der Experten:**

Es folgten Vorträge von Herrn Hamburger vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zum Verfahren (siehe Anhang 1) und von den Gutachtern Herrn Schäfer-Breede, Herrn Schröder und Herrn Jansen zur Bestandsanalyse, den Ergebnisse der Bürgerforen und der Internetbeteiligung (siehe Anhang 2).

**3. Diskussion**

Der Ortsamtsleiter des Orsamttes Mitte/Östliche Vorstadt, Robert Bücking, moderierte die Diskussion. Er wies zunächst darauf hin, dass es hier nicht um Einzelaspekte gehe, sondern darum, was den Beiräten auf dieser Stufe der Beratung über die Grundlagen des VEP wichtig ist.

- 3.1. Ansgar Matuschak (Beirat Schwachhausen – CDU) fragte, wie sich der Bürger Schwachhausens im Verkehr verhalte.
- 3.2. Michael Rüppel (Beirat Mitte – B90/Die Grünen) erklärte, dass die städtebauliche Entwicklung der Bahnhofsvorstadt nur am Rande behandelt worden sei. Für die Zukunft des Rembertirings und der Hochstraße müsse rechtzeitig ein Konzept entwickelt werden.
- 3.3. Daniel de Olano (Beirat ÖV – SPD) bedankte sich für das Verfahren und hob dabei die gute Einbindung der Öffentlichkeit und der Beiräte hervor.

- 3.4. Dietrich Heck (Beirat Schwachhausen – B90/Die Grünen) erklärte, dass der Fachausschuss Verkehr des Beirats Schwachhausen in seiner Politik den Schwerpunkt auf den Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer, den Schulkindern und den älteren Menschen gelegt habe. Der Radverkehr, so Heck, werde in Schwachhausen zunehmen. Die Weichen dazu müssten heute gestellt werden, nach Möglichkeit ohne Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Dazu könnten Radwegtrassen entlang der Hauptachsen angelegt werden. Der Stadtteil Schwachhausen sei von den Stadtteilen Mitte und Östliche Vorstadt durch den Bahndamm getrennt. Deshalb spielten die drei Tunnel Gustav-Deetjen, Remberti und Concor dia eine wichtige Rolle in der Verkehrsplanung.
- 3.5. Joachim Musch (Beirat Mitte – B90/Die Grünen) bemängelte, dass sich die vorgestellten Mängel und Chancen nur auf die Interessen der Bewohner bezögen. Es sollten aber auch die Besucher und Pendler berücksichtigt werden. Des Weiteren, so Musch, müsse das Thema Nahmobilität in einer Kombination der unterschiedlichen Verkehrsarten betrachtet werden. Schließlich sei es erforderlich, in der Stadtentwicklung in größeren Maßstäben zu denken.
- 3.6. Ulrich Just vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr wies darauf hin, dass die Erhebungen im Jahre 2008 gemacht worden seien. Bei den nächsten Erhebungen kämen Schwachhausen und Teile von Findorff dazu. Eine Aufteilung nach einzelnen Stadtteilen sei nicht möglich. Für die Beziehung zum Umland lägen statistische Erhebungen vor, die jedoch erst eine größere Rolle bei den Szenarien spielen würden.
- 3.7. Matthias Rauch (sachkundiger Bürger im Fachausschuss Bau und Verkehr des Beirats Mitte, Fraktion DIE LINKE) kritisierte, dass in den Vorträgen Betrachtungen unter dem Gesichtspunkt des Fußverkehrs und Aufenthaltsqualität im Straßenraum gefehlt hätten. Des Weiteren fragte er mit Verweis auf neue Möglichkeiten der Fortbewegung im Straßenverkehr z. B. durch Pedelecs nach der Flexibilität des Verkehrsentwicklungsplans.
- 3.8. Michael Jonitz (Beirat ÖV – CDU) hielt es nicht für sinnvoll, die Beziehung zwischen den Verkehrsarten zu betrachten. Mobilitätskonzepte dürften nicht gegeneinander arbeiten. Es seien vielmehr vernünftige Kombinationen zu betrachten. Als Beispiele nannte er Car- und Bike-Sharing.
- 3.9. Herbert Lessing fragte nach dem Bedarf an Parkhäusern.
- 3.10. Robert Bücking erinnerte an das Innenstadtkonzept. Darin gehe es u. a. um die Verflechtung der Innenstadt mit den umgebenden Stadtteilen, die „Innere-Stadt“ im weiteren Sinne, die Alltagsmittelpunkt für etwa 150.000 Menschen sei. Bei der Verkehrsplanung müsse das Thema Urbanität und Verflechtungsraum mehr Beachtung finden.
- 3.11. Jan Cassalette (Beirat Mitte – SPD) erinnerte an die Herausforderungen des demografischen Wandels. Damit würde sich auch das Mobilitätsverhalten der Menschen grundlegend wandeln.
- 3.12. Beatrix Wuppermann vom BUND wies auf den hohen Parkdruck in der Östlichen Vorstadt und in Mitte durch Besucher und Pendler hin.
- 3.13. Robert Bücking entgegnete, dass der Parkdruck in erster Linie durch die Bewohner selbst erzeugt werde. Das könne man gut an einem Sonntagmorgen an den voll beparkten Straßen erkennen.
- 3.14. Herr Hamburger erklärte, dass Autobesitz nicht identisch mit Autonutzung sei. Weniger als die Hälfte der Autobesitzer würden ihr Fahrzeug auch regelmäßig nutzen. Die Menschen seien inzwischen auch sehr flexibel hinsichtlich der Zeitfenster der Autonutzung. So schnell würde man jedenfalls die Autos nicht aus dem Straßenbild verbannen können. Bei der Entwicklung des Radverkehrs seien die Handlungsspielräume begrenzt. Die Akzeptanz von Radfahrern auf der Fahrbahn sei gestiegen. Ausnahmen bildeten hier lediglich Münster und Bremen, die traditionell über ein gut ausgebautes Radwegenetz verfügten. Dieses Netz sollte erhalten bleiben, da es Teil des Erfolges der Fahrradnutzung in dieser Stadt sei.
- 3.15. Schäfer-Breede sieht in dem hohen Anteil von 82 % Umweltverbund in den Innenstadtnahen Stadtteilen eine Chance. Gehwegparken sollte konzeptionell bearbeitet werden. Für den VEP wird der Pendlerverkehr auch betrachtet aber in dem Zusammenhang dieser Veranstaltung wird er nicht dargestellt..
- 3.16. Herr Jansen ergänzte, dass auch die Themen Anwohnerparken und Carsharing betrachtet würden.
- 3.17. Herr Schröder sagte, dass der Fußverkehr im Vortrag zwar getrennt dargestellt worden sei, aber integriert betrachtet werde. Es werde eine Analyse zu den Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit geben (Stichwort: demografischer Wandel).

- 3.18. Herr Schäfer erklärte, dass die Weser als Verkehrsweg in die Planungen mit einbezogen werde.
  - 3.19. Robert Bücking fragte die Anwesenden nach dem Output dieses Abends.
  - 3.20. Herr Scherer (Beirat Schwachhausen – CDU) sah das größte Problem für den Autoverkehr. Man könne die Hauptadern nicht einfach kappen. Der Rückbau der Hochstraße würde nur zu einer Verlagerung der Verkehre führen. Die Anwohner des Osterdeichs hätten sich bereits große Sorgen bei der Diskussion um die Schwachhauser Heerstraße gemacht. Herr Scherer forderte, auch an die anderen zu denken.
  - 3.21. Silvia Schön (MdBB – B90/Die Grünen) fragte ob Genderaspekte ausreichend berücksichtigt worden seien. In der Regel, so Schön, bereite zum Beispiel das Radfahren auf der Fahrbahn Männern weniger Probleme als Frauen.
  - 3.22. Dietrich Heck kam noch einmal auf die Eisenbahnunterführungen zu sprechen. Der Concordia-Tunnel selbst sei nicht das Problem. Wichtig seien hier die Anschlüsse. Bezüglich des Gustav-Deetjen-Tunnels habe er von Überlegungen erfahren, die Unterführung zumindest teilweise für den MIV zu sperren. Die Tunnelfrage sei jedenfalls ein spannendes Thema.
  - 3.23. Robert Bücking erklärte, dass dieses Thema heute nicht zu Ende diskutiert werden könne.
  - 3.24. Joachim Musch kritisierte, dass der Fußverkehr nur unter dem Querungsaspekt betrachtet worden sei.
  - 3.25. Silke Ladewig (Beirat ÖV – B90/Die Grünen) äußerte den Wunsch, dass bei der kommenden Erhebung auch die Frage gestellt werden möge, warum Leute ein Auto besitzen.
  - 3.26. Der Verkehrssachbearbeiter des Polizeireviers Innenstadt, Uwe Dahme, machte darauf aufmerksam, dass der Gustav-Deetjen-Tunnel regelmäßig zum Freimarkt für den MIV gesperrt werde.
  - 3.27. Steffen Eilers (Beirat ÖV – B90/Die Grünen) hob hervor, dass Fuß- und Radverkehr nicht nur in den Verkehrsachsen, sondern im Netz betrachtet werden müssten.
  - 3.28. Zum Genderaspekt erklärte Herr Schäfer-Breede, dass eine genderspezifische Auswertung der Diskussion nicht möglich sei. Dann hätte man die Erhebung methodische anders aufbauen müssen. Es werde allerdings einen Gendercheck geben.
  - 3.29. Herr Schröder ergänzte, dass der Rad- und Fußverkehr nach Genderaspekten gezählt wurde. Der Fußverkehr sei auch nach Stadtteilnetzen betrachtet worden.
- 4. Ergebnisse / Beschlüsse:**
- 4.1. Für den Beirat Schwachhausen ließ Dietrich Heck das weitere Verfahren in der Tunnelfrage offen. Bezüglich der Veranstaltung zum VEP sah er unter Verweis auf die im Anhang beigefügten Vorschläge aus der Sitzung vom 13.12.2012 (Anhang 3) des Fachausschusses Verkehrs, für seinen Beirat keinen weiteren Beschlussbedarf.
  - 4.2. Die Beiräte in Mitte und Östliche Vorstadt haben den im Anhang beigefügten Text für einen Diskussionsbeitrag der Ortpolitik zu den Chancen und Mängel des innerstädtischen Verkehrssystems (Anhang 4) einstimmig beschlossen.

#### Anhänge:

Anhang 1:

[http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/130227\\_E04\\_VEP\\_Beteiligung\\_Regionalkonferenz-Mitte\\_W.Hamburger.pdf](http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/130227_E04_VEP_Beteiligung_Regionalkonferenz-Mitte_W.Hamburger.pdf)

Anhang 2:

[http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/130227\\_E03\\_Vortrag\\_Regionalkonferenz\\_Mitte.pdf](http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/130227_E03_Vortrag_Regionalkonferenz_Mitte.pdf)



## Anhang 3:

**Vorschläge aus der Sitzung des Fachausschusses „Verkehr“ des Beirates Schwachhausen vom 13.12.2012**

1) In Richtung Osten sind sowohl die Straße In der Vahr als auch die Kirchbachstraße verkehrlich hoch belastet. Die Verkehrssituation auf der Straße In der Vahr führt alltäglich zu langen Staus vor der Ampelanlage Ecke Kurt Schumacher Allee. Um beide Straßen zu entlasten, wollen wir die Konrad-Adenauer-Allee auf der bestehenden doppelspurigen Fahrbahn im Beidrichtungsverkehr in Richtung Osten bis zur Kreuzung an der Julius Brecht Allee für den MIV öffnen.

2.1) Für die o. g. Fahrradverkehrswege schlagen wir in West-Ost-Richtung folgende Trassen vor:

a) Verbindung Schwachhauser Ring/Bürgerpark bis Kirchbachstraße/Bahnlinie – wir schlagen vor, am Schwachhauser Ring das Parken am Straßenrand zwischen den Bäumen (Parkbuchten bzw. auf dem bestehenden Fahrradweg) zu ermöglichen und mittig im Grünzug unter den Bäumen eine breite Fahrradtrasse im Beidrichtungsverkehr zu erstellen. Bei der Schaffung von Parkplätzen ist der Bedarf der Anwohnerinnen und Anwohner zu berücksichtigen.

Ebenso am Schwachhauser Ring zwischen An der Gete und Bahnlinie. Im dazwischenliegenden Teil der Kirchbachstraße (Schwachhauser Heerstraße bis Kurfürstenallee) sollte geprüft werden, ob der Beidrichtungsverkehr für Fahrradfahrer auf der deutlich weniger verkehrlich belasteten Südseite der Kirchbachstraße unter Wegfall einer Fahrspur durchgeführt werden kann. Da die Kreuzung unter der Hochstraße Kirchbachstraße/Kurfürstenallee wegen der Maßnahme unter 1) sowieso baulich verändert werden muss, kann diese Maßnahme direkt mit einfließen.

Wir schlagen weiter vor, an dieser Kreuzung einen Abzweig der o. g. Fahrradtrasse in Richtung Südosten entlang der Konrad-Adenauerallee auf der Seite der Kleingärten bis zur Beneckendorffallee zu schaffen.

Als Alternativroute für die Strecke zwischen Parkallee und Kurfürstenallee böte sich die Strecke Emmastraße, Buchenstraße bis zur Kreuzung Schamhorststraße an. Allerdings müsste die Querung Schwachhauser Heerstraße an der bestehenden Ampelquerung so gestaltet werden, dass die Route ohne Verschwenk befahrbar ist.

b) Hollerallee über Stern bis Ende Tannenbergsstraße – für den ersten Teil der Strecke Hollerallee bis Graf- Moltke-Straße/Elsasser Strasse bieten sich zwei Varianten an. Variante 1 würde entlang der Hollerallee über den Stern (Abzweig nach Süden über die Parkallee Richtung Innenstadt) in die Graf Moltke-Straße führen – hier scheint die verkehrliche Belastung durch den MIV allerdings hoch und würde ggf. zu deutlichen Einschränkungen führen.

Besser erscheint auf den ersten Blick Variante 2; danach würde die Fahrradtrasse gegenüber Parkhotel in die Parkstraße (an dieser Stelle bietet sich ein Abzweig nach Süden Richtung Innenstadt an) bis zur Schwachhauser Heerstraße, dort mit einem kurzen, Ampel-gesicherten Verschwenk in die Uhlandstraße, und im weiteren Verlauf parallel zur Bahnlinie über Elsasser Straße, Buchenweg, Oberkirchener Straße und Tannenbergsstraße Richtung Osten geführt.

Im Kreuzungsbereich Graf-Moltke-Straße bietet sich ein Abzweig nach Süden Richtung Steintor an.

Im Kreuzungsbereich Kirchbachstraße/Ostpreussische Straße bietet sich ein weiterer Abzweig über die Ostpreussische Straße, Barbarossastraße, Kurfürstenallee in Richtung Nord-Osten an.

## Anhang 4:

**Entwurf für einen Diskussionsbeitrag der Ortspolitik zu den Chancen und Mängeln des innerstädtischen Verkehrssystems**

Die Innenstadt organisiert Mobilität für die ganze Stadt. Das Stadtzentrum ist auch Zentrum der Verkehrswege und Ströme. Auch darin bildet sich Zentralität ab. Sie ist also Zielraum, Durchgangsraum und Schnittstelle zwischen den Verkehrsarten. Zum Zentrum orientieren sich die Zulaufachsen und hier befinden sich die großen Verteiler. Das verknüpft die Innenstadt mit einem großen Einzugsbereich. So wie die Sache aber zurzeit organisiert ist, zahlen die Innenstadt und die benachbarten Stadtteile dafür einen hohen und wachsenden Preis. Wichtige Wachstumsmöglichkeiten sind abgeschnitten, ganze Stadträume sind blockiert. Deshalb ist es höchste Zeit, Mobilität anders und stadtvträglicher zu organisieren. Dabei geht es nicht darum die zentralen Funktionen zu schwächen, sondern darum sie zu stärken, in dem die Innenstadt besser in die umliegenden Stadtteile integriert wird. Der VEP muss sich dieser Aufgabe stellen, in dem er die dafür nötigen Teilziele, Schritte und Instrumente beschreibt.

Wer über die Zukunft der Mobilität nachdenkt, muss sich für die erweiterte Innenstadt interessieren. Hier sind die Mängel und der Problemdruck groß, aber auch die Chancen und Hebel. Der demografische Wandel, die Ausdifferenzierung der Lebensstile, der Druck der steigenden Spritpreise und nicht zu letzt die dringenden Konsequenzen aus dem Klimawandel verlangen von jeder Stadt ihr Verkehrssystem einer gründlichen Revision zu unterziehen. Es gibt mittlerweile gute Chancen, den alten (politischen) Konflikten und Fronten in dieser Frage die Energie zu entziehen und sich um konkrete zukunftsweisende Lösungen zu kümmern. Selbstverständlich ist die Erreichbarkeit der Innenstadt aus einem großen Einzugsgebiet mit dem KFZ, der Bahn und dem ÖPNV von vitaler Bedeutung für die City. Daran muss Bremen auch in Zukunft weiter arbeiten. Doch davon soll hier nicht die Rede sein.

Aus der Sicht der Beiräte ist es überfällig, dem **Thema Nahmobilität (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)** und dem Thema **kombinierte Verkehrsmittelwahl** (Übergänge / Anschlüsse / Synchronisationen) für den Bereich der Inneren Stadt eine viel größere Aufmerksamkeit zu schenken.

Alle diese Themen betreffen naturgemäß mehr Stadtteile und ihre Vertretungen. Die Beratungen und Debatten müssen zusammengeführt werden. Die gemeinsame Sitzung der drei Beiräte ist dafür ein Anfang.

**Die Nahmobilität**

In der Nachbarschaft der Innenstadt (im Abstand von 5 bis 7 Km vom Roland) leben fast 150 Tsd. Menschen, für die die Innenstadt und die benachbarten Stadtteilzentren mit ihren Angeboten und Funktionen ein Teil ihres Alltags ist. Deshalb ist die Nahmobilität (Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV) in der Innenstadt und in den umliegenden Stadtteilen und vor allem zwischen diesen Stadträumen ein Schlüssel für die Entwicklungsfähigkeit der Inneren Stadt. Diese Form der Mobilität bringt die Menschen in und durch den Stadtraum, ohne ihn zu beschädigen, weil dadurch die Ziele (Wohnen, Einkaufen, Freizeit) erschlossen und Adressen und Lagen gebildet werden können, ohne die Stadträume mit raumgreifenden Infrastrukturen zu überfordern. Der Typus „Stadtgebrauch im Alltag“ ist ein ganz anderer, als der Stadtgebrauch bei Tagestouristen oder Gelegenheitsbesuchern aus größerer Entfernung. Wir glauben, erst der Alltagsgebrauch bringt Urbanität – also Vielfalt, Eigensinn, Überraschung und kleinräumige Dynamik hervor. Und Urbanität ist das, was die Innere Stadt von den Parkplätzen mit Einkaufsgelegenheit am Autobahnkreuz in Oyten und Stuhr unterscheidet. Es ist also auch ein starkes Motiv, womit Bremen seine Bedeutung in der Region begründen kann. Wer will, dass die Innenstadt attraktiv für die Region ist, muss sich (auch) dafür interessieren, was die Innenstadt für die 150 000 Bremerinnen und Bremer in ihrer Nachbarschaft bedeuten könnte.

Die City, wie wir sie kennen, ist abgeschnitten nach Westen durch die Oldenburger Bahn und die B6, nach Norden durch die Eisenbahntrasse und nach Süden Richtung Neustadt durch die Weser. Darüber hinaus ist die Bahnhofsvorstadt schwer beeinträchtigt durch die Hochstraße am Breitenweg. Diese Trennungen zu beseitigen, zu unterlaufen, zu perforieren und zu überbrücken ist für die Entwicklung entscheidend. Das ist natürlich nicht nur eine Frage des Verkehrs. Aber es sollte ein systematisches Thema auch des VEP werden.

## **Wir sollten die Voraussetzungen für eine kombinierte Verkehrsmittelwahl verbessern**

Das richtige Verkehrsmittel für den richtigen Zweck. Hier könnte viel mehr Wahlfreiheit herrschen. Wichtig dafür: gut gepflegte Schnittstellen, also bequeme und schnelle Übergabepunkte vom Rad auf den ÖPNV, vom PKW auf den Zug oder die Straßenbahn, gut erreichbare Haltestellen und Parkplätze etc. Die Qualität dieser Verknüpfungsmöglichkeiten ist ein entscheidender Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilität.

Dabei ist der Bahnhof ein neuralgischer Punkt. Trotz aller Tüftelei der vergangenen Jahre, liegt hier noch einiges im Argen. Der Busbahnhof für die Fernlinien funktioniert nicht. Die Schnittstelle PKW - Bahn auf der Nordseite ist schwach. Die Schnittstelle zwischen Radverkehr und Bahn ist trotz Radstation verbesserungsfähig. Die Umgebung des Bahnhofs ist unwirtlich. Die Kreuzungen und Zufahrtswege sind unübersichtlich und gefährlich.

Für die optimale Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel ist Car-Sharing und Fahrrad-Sharing ideal. Wäre die innere Stadt nicht das Feld, in dem davon viel mehr angeboten werden könnte? Für eine stetig wachsende Zahl von Bürgerinnen und Bürgern ist ein Lebens- und Mobilitätsstil attraktiv, der sich nicht mehr über das eigene Auto definiert. Das schafft Luft und Platz, wo er besonders knapp ist.

Über die neuen Verkehrsmangementsysteme gestützt auf Navis und Smart-Phones wäre es endlich möglich in Echtzeit, - über die Beeinflussung und Steuerung der Verkehrsmittel- und Routenwahl, - stadträumlichen Interessen in den Verkehrsfluss einzubringen. Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele, Vermeidung von Suchverkehr und Durchgangsverkehr, Vermeidung unzulänglicher Schadstoffkonzentrationen, Vermeidung von Staus, kluge Führung der LKW-Verkehre usw.

Dass die Elektromobilität – inklusive Pedelecs und Lastenpedelecs – in einem absehbaren Zeitraum einen zentralen Beitrag zu einem stadtverträglichen Mobilitätskonzept leisten könnte, hat sich mittlerweile herum gesprochen. Wenn Bremen diesen Innovationsschub nutzen will, muss es jetzt die Weichen stellen. Die Verflechtung der Innere Stadt könnte auch durch neue intelligente Lösungen beim ÖPNV gefördert werden.

### **Beispiele für Blockaden und Zäsuren und erste Vorschläge für ihre Auflösung**

#### **Der Bahndamm zwischen der Bahnhofsvorstadt, Findorff und Schwachhausen hat eine starke Trennwirkung.**

Umso wichtiger sind die Tunnel und die darauf zulaufenden Straßen. Die Beiräte sehen einen großen Bedarf für jeden Tunnel eine maßgeschneiderte Antwort zu finden. Beim Concordiatunnel liegt das Problem eher bei der nachfolgenden Dobbenweg- Schleifmühlen Kreuzung. Beim Rembertitunnel liegt die Chance in einer auch für Fußgänger attraktiven Fahrradstraße Rembertistraße - Kennedy Platz- Bischoffsnadel. Beim Gustav Deetjuntunnel haben Fußgänger und Radfahrer viel zu wenig Platz. Bei Findorfftunnel ist das Problem die schiere Länge und die Anbindung an das innerstädtische Straßensystem.

Im Übrigen könnte man die Oberflächen der Tunnel gestalten, wie das ZB am Concordia Tunnel zur Freude der Bürgerinnen und Bürger gemacht wurde.

**Wie können die Radfahrer (und Fußgänger) auf komfortablen und attraktiven Routen in die City und durch die City kommen?** Untersucht man die Eingänge in den Stadtkern, so zeigen sich in alle Richtungen abgerissene Routen, Sackgassen und Fallen. Alle diese Routen sind gefährlich, störanfällig, öde oder mühsam. Das schädigt die so wertvolle Verknüpfung der Innenstadt mit den umliegenden Stadtteilen. Das tut den Stadtteilen und der Innenstadt nicht gut.

**Am deutlichsten ist die Selbstblockade der Innenstadt durch die anachronistische Verkehrsorganisation an der Hochstraße Breitenweg, am Rembertikreisel und an der Eduard Grunow Straße.** Die Immobilienbestände auf beiden Seiten dieses Straßenzugs sind längst in der Krise. Leerstand und Sanierungsstau machen sich breit. Potentiell wertvolle Grundstücke liegen seit Jahren brach. Bewohnern und Unternehmern wird in diesem Stadtraum zuviel an Dreck, Lärm und erbärmlichem öffentlichen Raum zugemutet. Die Hochstraße ist das zentrale Hindernis für eine gute Zukunft der Bahnhofsvorstadt. Wir erwarten vom VEP einen Plan dafür, wie sich das ändern lässt. Wenn wir den Breitenweg zu einem Boulevard machen und den Rembertikreisel bebauen, wie viel KFZ können dann dort noch unter vernünftigen Bedingungen über die drei Kreuzungen ( Herdentor, Bahnhofstraße, Bürgermeister Smidt Straße) abgewickelt werden? Das ist der Maßstab für die Bemessung. Welche Routen und welche Verkehrsmittel kann die Stadt als Alternativen anbieten? Wann stehen diese Al-

ternativen bereit? Wie sehen die Schritte zu diesem Ziel aus? Woher kommen die Programme und Mittel, damit das auch stattfindet? Wie können wir die Fortschritte auf diesem Weg messen und überprüfen? (\*)

**Die Weser trennt, verbindet und schmückt die Neustadt und die Innenstadt.** Fähren, Linienschiffsverkehr zwischen Bremen Nord und der City und die Qualität der Brücken sind hier das Thema, wenn es um die Verbesserung der Verknüpfung der Stadtteile geht.

**Die Quartiere an den Gleistrassen und der Bahnhof selbst müssen vor dem Lärm** der Güterzüge geschützt werden. Gerade nach dem jüngsten Unfall sind die Forderungen nach Geschwindigkeitsreduktion, rascherer Umrüstung auf bessere Waggons und Umleitungsstrecken um die Ballungszentren berechtigter denn je. Würde der Güterverkehr umgeleitet und aus den Strecken in der Mitte der Stadt herausgenommen, entstünde gleichzeitig Kapazität für den Aufbau eines S Bahnsystems, für das Zurzeit noch der Platz fehlt.

Auch im System der Nahmobilität gibt es Konflikte. Die Klagen der Fußgänger über Radfahrer auf den Gehwegen sind zahlreich und meistens berechtigt. Dieser Konflikt kann nur gelöst werden, wenn sicherer Platz für den Radverkehr auf der Straße geschaffen wird.

(\*) In diesem Zusammenhang sollte auch die Idee diskutiert werden aus der Hochstraße nach dem Vorbild von New York, eine begrünte Fußgänger Passage zu machen.

## Beiratsarbeit der vergangenen Jahre zu Verkehrsthemen

- Neuer Busbahnhof hinter dem Überseemuseum
- Verknüpfung der Hutfilterstraße und der Martinistraße mit dem Stephaniquartier – -Reduktion der Spuren. Die Brillkreuzung soll weniger Kreuzung und mehr Stadtplatz sein.
- AOK Kreuzung: Hochstraße abreißen. Cityeingang Ansgaritor
- Bürgermeister Smidt Straße. Radfahrer auf die Straße, Fußweg breiter
- Martinistraße: Eine Spur zu viel- Querbarkeit-
- Domsheide / Balgebrückstraße: Haltestellenorganisation, Barrierefreiheit, Radverkehr durch Dechanatsstraße - Wachtstraße und Buchtstraße - Violenstraße
- Violenstraße: Blockade durch ÖPNV Trasse-
- Violenstraße – Schlüsselkorb Fußgänger und Radfahrerquerung aus der Bischofsnadel
- Bahnhofsstraße: Shared Space
- Breitenweg tiefer legen, Rembertikreisel bebauen
- Bismarckstraße, Schwachhauser Heerstraße, Kreuzung Schleifmühle / Dobbenweg Radfahrerfalle – Querungshilfe über die Bismarckstraße Höhe Herderstraße
- Tempolimits
- Osterdeich; Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer
- Nebenstraßen: Blockade der Gehwege, Rettungssicherheit, Car-Sharing , Velo
- Routen in den Nebenstraßen mit glatten Oberflächen
- Beseitigung der Gefahren für Radfahrer im Straßenzug Vor dem Steintor / Ostertorsteinweg
- Begegnungszone im Straßenzug V.D. Steintor Ostertorsteinweg
- Durchgehende Radroute von Hastedt, über das neue Hulsbergviertel, die Humboldtstraße und den Breitenweg bis zum Herdentor
- Tempo 30 am Schwarzen Meer und Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger
- Neugestaltung des Platzes an der Kreuzung Lüneburger Straße Steintor